

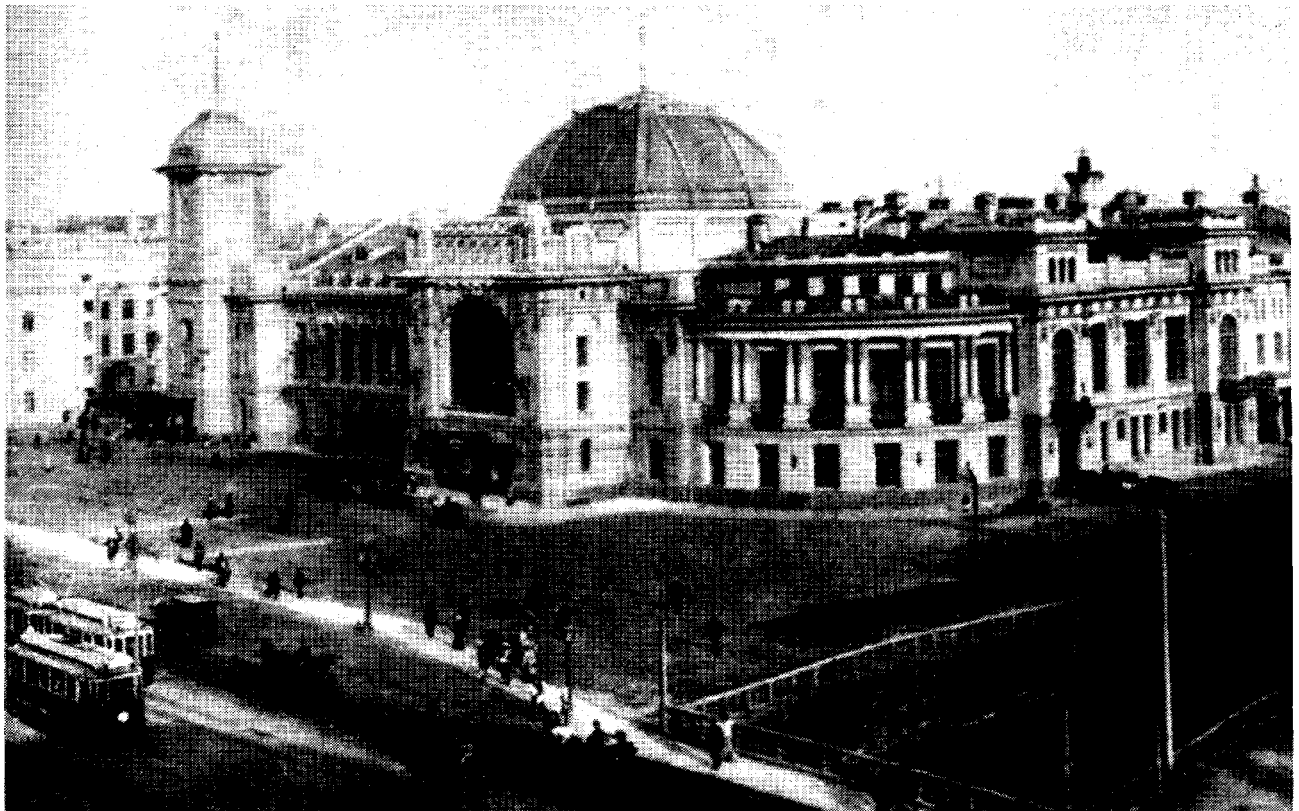
Bahnhöfe: Stadttore der Moderne

Frithjof Benjamin Schenk

Mit der Eisenbahn entstand in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts im Gefüge der europäischen und amerikanischen Stadt ein völlig neuartiger Typus öffentlicher Gebäude: der großstädtische Bahnhof. Zunächst als Zweckbau für die An- und Abreise, das Warten und den Fahrkartenverkauf konzipiert, entwickelte sich der Bahnhof im Laufe des Jahrhunderts zu einem Ort, der das urbane Leben in vielfältiger Weise neu konfigurierte. Bahnhöfe traten an die Stelle der traditionellen Stadttore. Hier verließ der Passagier das Verkehrssystem der Eisenbahn, um in das Getriebe der Stadt einzutauchen. Auf dem Bahnhof kreuzten sich die Wege des Arbeiters und Migranten mit jenen der Touristen und Ausflügler. Bahnhöfe waren dadurch Schauplätze inter-sozialer Begegnungen und einer fortschreitenden gesellschaftlichen Integration. Gleichzeitig wirkten hier neue Mechanismen sozialer Segregation und Disziplinierung. Zudem entwickelten sich die Stationen zu neuen Mittelpunkten urbanen Lebens. In ihrer Nachbarschaft siedelten sich Hotels, Restaurants und Geschäfte an. Gleichzeitig avancierten Bahnhofsplätze zu Schnittpunkten des innerstädtischen Verkehrs. Bahnhofspaläste, wie wir sie in fast allen europäischen Metropolen finden, zeugen nicht nur vom Repräsentationswillen ihrer Erbauer, sondern vom Optimismus einer ganzen Epoche. Bahnhöfe machten Städte und ihre Bewohner schließlich in ganz neuartiger Weise angreifbar. Sie bildeten neuralgische Punkte, deren Zerstörung im Krieg das Leben einer ganzen Stadt empfindlich unterbrechen konnte. Hier entschied sich mitunter das Gelingen und Scheitern von Revolutionen. Auf ihren Bahnsteigen begann für Millionen von Stadtbewohnern der Leidensweg in Todeslager und an die Front, oder die rettende Emigration oder Evakuierung.

Die Entstehungsgeschichte des großstädtischen Bahnhofs in Russland ist aufs engste mit der Geschichte St. Petersburgs verknüpft, denn hier wurde 1837 außer der ersten Eisenbahnlinie des Landes auch der erste städtische Bahnhof eingeweiht. Bis 1870 erfolgte der Bau vierer weiterer Kopfbahnhöfe, welche die Zarenresidenz mit dem wachsenden Verkehrsnetz des Imperiums verbanden. Alle fünf Stationen haben sich – wenngleich zum Teil in stark veränderter Form – bis heute im Stadtbild erhalten. Bis auf den Warschauer Bahnhof, der vor wenigen Jahren stillgelegt wurde und mittlerweile in ein Kulturzentrum umgewandelt worden ist, dienen alle Gebäude noch heute ihrer ursprünglichen Bestimmung.

Der Witebsker, der Moskauer, der Warschauer, der Baltische und der Finnländische Bahnhof wurden im Laufe ihrer Geschichte nicht nur mehrfach umgebaut, sondern auch wiederholt umbenannt. Die älteste der fünf Stationen, der Witebsker Bahnhof am Sagorodnyj Prospekt, hieß ursprünglich »Zarskoje-Selo-Bahnhof« (→ Karte 1). Von hier verkehrten seit dem 30. Oktober 1837 regelmäßig Züge in die gleichnamige Zarenresidenz im Süden der Stadt. Von dem ersten Bahnhofsgebäude, das der namhafte russische Architekt Konstantin Ton entwarf, sind weder Pläne noch Überreste erhalten. Der einfache Holzbau wurde bereits 1848–51 durch einen Steinbau im Stil der Neorenaissance ersetzt, für den ebenfalls Ton verantwortlich zeichnete. Mit dem Kauf der Bahnlinie durch eine der größten Eisenbahngesellschaften des Landes wechselte der Bahnhof im Jahre 1900 mit dem Besitzer seinen Namen und bald auch seine äußere Gestalt. An der Stelle des alten Gebäudes entstand zwischen 1900 und 1904 einer der schönsten Bahnhöfe Russlands. Der Jugendstilbau des Architekten Stanislaw Brschosowskij, der wie ein Wunder drei Revolutionen und zwei Weltkriege nahezu unbeschädigt überstanden hat, ist heute noch in seiner ganzen ursprünglichen Pracht zu bewundern. Der Bahnhof galt seinerzeit als einer der modernsten des ganzen Landes. Von hier aus konnte man Anfang des 20. Jahrhunderts nicht nur in die Zarenresidenzen von Pawlowsk und Zarskoje Selo, sondern über Rybinsk und Pskow bis in die weißrussische Stadt Witebsk reisen.



Die palastartigen Bahnhofsgebäude wurden von den Zeitgenossen als Symbole einer neu anbrechenden Zeit und als Manifestation der Zugehörigkeit St. Petersburgs zum Kreis der europäischen Hauptstädte gelesen. Der Neubau des Zarskoje-Selo-(Witebsker) Bahnhofs von 1904 (Aufnahme aus dem Jahr 1910).

Anders als der Witebsker hat sich der Moskauer Bahnhof – von einigen An- und Umbauten abgesehen – bis heute in seiner ursprünglichen Form erhalten (→ Karte 2). Das Gebäude am heutigen Platz des Aufstandes (Ploschtschad wosstanija; früher Snamenskaja ploschtschad), das ebenfalls nach Plänen des Architekten Konstantin Ton entstand, wurde am 1. November 1851 eingeweiht (→ Sittler). Von hier verkehren heute noch die Züge nach Moskau, das sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zum Zentrum des russländischen Eisenbahnnetzes entwickelte. Ursprünglich trug der Bau den Namen »Passagierbahnhof der St. Petersburg-Moskau-Eisenbahn«. Zwischen 1855 und 1923 hieß er in Erinnerung an Kaiser Nikolaus I., in dessen Regierungszeit seine Einweihung fiel, »Nikolaj-Bahnhof«. Bis in die 1930er Jahre wurde er zu Ehren des bolschewistischen Umsturzes »Oktoberbahnhof« genannt. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts sollte auch der Moskauer Bahnhof einem Neubau weichen, die namhaftesten Baumeister des Landes beteiligten sich an einem ausgelobten Architekturwettbewerb. Aber der Ausbruch



Während der Blockade Leningrads blieb der Finnländische Bahnhof für die eingeschlossene Bevölkerung die letzte Hoffnung und bescheidene Verbindung zur Außenwelt. Das Tor zur »Straße des Lebens« fiel in seiner ursprünglichen Gestalt den Angriffen der deutschen Luftwaffe zum Opfer.

des Ersten Weltkrieges rettete den ursprünglichen Bau von Ton, der mit seinem Uhrturm und in seiner schlichten symmetrischen Form bereits die Zeitgenossen an europäische Rathäuser erinnerte.

Die Anfänge des Warschauer Bahnhofs (→ Karte 3) reichen bis in das Jahr 1853 zurück. In diesem Jahr wurde das erste Gebäude der Passagierstation eröffnet, von der Züge in die Zarenresidenz in Gatschina verkehrten.

Der heutige Bau entstand nach dem Ende des Krimkriegs nach Plänen des Architekten Pjotr Salmonowitsch. Die Station wurde am 15. Dezember 1862 offiziell ihrer Bestimmung als Ausgangspunkt der strategisch wichtigen Bahnlinie in die polnische Hauptstadt übergeben. Anders als beim Moskauer Bahnhof, der noch gänzlich mit staatlichen Mitteln finanziert worden war, floss in das Gebäude der Warschauer Trasse bereits internationales Finanzkapital. Die Fertigstellung der Strecke und die Errichtung des Bahnhofs wurde der 1857 gegründeten »Hauptgesellschaft der russländischen Eisenbahnen« übertragen, deren Mittel vorwiegend von renommierten Bankiers in London, Paris und Berlin stammten.



Der Finnländische Bahnhof nahm in der symbolischen Stadttopographie der Bolschewiki einen zentralen Platz ein. Das Lenin-Denkmal auf dem Vorplatz erinnert an die Rückkehr des Revolutionsführers aus dem Exil am 3. April 1917 (Postkarte mit Leningrader Erinnerungsorten aus den 1980er Jahren).

Das Nebeneinander von Bahnlinien in staatlicher und privater Trägerschaft in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erklärt, warum in St. Petersburg, wie in anderen europäischen Städten auch, große Bahnhofsbauten in unmittelbarer

Nachbarschaft errichtet wurden. Einen Steinwurf vom ursprünglich staatlichen Warschauer Bahnhof entfernt wurde in den Jahren 1853 bis 1857 die »Peterhofer Station« (heute Baltischer Bahnhof) vor allem aus Mitteln des Petersburger Bankiers Baron Stiglitz errichtet (→ Karte 4). Inspirieren ließ sich der Architekt Alexander Krakau beim Entwurf des Gebäudes vom Pariser Gare de l'Est. Zunächst verkehrten von der Station am Obwodnyj Kanal (→ Karte) nur Vorortzüge in die Zarenresidenzen Peterhof und Oranienbaum. 1869 ging die Strecke in das Eigentum der »Gesellschaft der Baltischen Bahn« über, die den Bahnhof im Jahr 1872 zu einem Tor nach Reval und in die Ostseeprovinzen des Russischen Reiches ausbaute und ihm seinen heutigen Namen verlieh. Ende des 19. Jahrhunderts hatte sich der Baltische Bahnhof bereits zum größten Terminal der Newa-Metropole mit jährlich rund drei Millionen Passagieren entwickelt.

Der Finnländische Bahnhof, als einziger am rechten Newa-Ufer (Wyborger Seite) errichtet, ist in doppelter Hinsicht der jüngste der fünf Petersburger Kopfbahnhöfe (→ Karte 5). Zum einen wurde das ursprüngliche Gebäude als Ausgangspunkt der Bahnlinie nach Wyborg und Helsingfors 1870 eingeweiht – zu diesem Zeitpunkt konnten die vier anderen Bahnhöfe bereits auf bis zu dreißig Betriebsjahre zurückblicken. Zum anderen wurde der Bau des Architekten P. S. Kupinskij während des Zweiten Weltkrieges so stark zerstört, dass er zwischen 1947 und 1960 durch einen Neubau ersetzt werden musste. Der Finnländische Bahnhof ist daher in seiner heutigen Gestalt der einzige Bahnhofsbau der Stadt, der in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstand.

Vom elitären Vergnügungsort zum Ort des Massenverkehrs

Kurz nach der Eröffnung der ersten Bahnlinie Russlands von St. Petersburg nach Zarskoje Selo wurde im nahe gelegenen Pawlowsk ein so genannter »woksal« eröffnet – in der modernen russischen Sprache ein »Bahnhof« beziehungsweise eine »Eisenbahnstation«. Der »woksal« in Pawlowsk, der im Mai 1838 an die Eisenbahnlinie aus Petersburg angebunden wurde und der sich im Laufe des 19. Jahrhunderts zu einem der beliebtesten Ausflugsziele der haute volée der Hauptstadt entwickelte, erinnerte jedoch in keinerlei Hinsicht an einen Bahnhof im herkömmlichen Sinne. Das im Park der Zarenresidenz errichtete Gebäude war eher ein elitärer Vergnügungsort mit Gleisanschluss. Nach Plänen des Architekten Andrej Stakensneider hatte die Leitung der privaten Eisenbahngesellschaft einen prachtvollen Kulturtempel mit Restaurant, Ballsaal und Wintergarten errichtet. Eine Galerie verband den Bahnsteig, an dem die Züge aus Petersburg

einliefen, mit dem Hauptgebäude, in dem Bälle, Konzerte, Feuerwerke und andere Formen gehobener Unterhaltung geboten wurden.

Die Gründung des »woksals« in Pawlowsk geht auf den Initiator der ersten Bahnlinie Russlands, Franz Anton von Gerstner, zurück. In einer Denkschrift für Kaiser Nikolaus I. aus dem Jahr 1835 legte der österreichische Professor die Vorzüge des Eisenbahnbaus für Russland im Allgemeinen und einer Versuchsstrecke nach Zarskoje Selo im Besonderen dar. Um die Petersburger Gesellschaft auf die Eisenbahn und in die Zarenresidenz im Süden der Stadt zu locken, schlug Gerstner die Errichtung einer Vergnügungsstätte, eines »woksals« im Park von Pawlowsk vor. Ein »woksals« im Park von Pawlowsk sei der Ideale Ort für die erholungsbedürftigen Petersburger um »sich angenehm die Zeit zu vertreiben« und »frische Luft zu atmen«. (Franz Anton von Gerstner, zit. nach Bogdanov 2004, 14).

Der Begriff »woksals« hatte bereits im 18. Jahrhundert Eingang in die russische Sprache gefunden. Er bezeichnete eine Vergnügungsstätte beziehungsweise einen Ort kultureller Unterhaltung. Zurückführen lässt sich der Terminus auf den Besitzer eines Ausflugslokals südlich von London namens Vaux. Die von ihm betriebene »vauxhall« stand Pate bei der Benennung ähnlicher Einrichtungen in Russland im späten 18. und frühen 19. Jahrhundert. In der erwähnten Denkschrift brachte Gerstner den Begriff erstmals in Verbindung mit der Eisenbahn. Es war eine geradezu geniale Idee, die Petersburger Elite, die dem neuen Verkehrsmittel ängstlich und ablehnend gegenüberstand, durch ein attraktives Reiseziel mit Restaurant und Konzertsaal zu einer Fahrt mit der Eisenbahn zu motivieren.

Gerstners Vorschlag wurde begeistert aufgenommen und hatte großen Erfolg. Der »woksals« in Pawlowsk, der am 22. Mai 1838 feierlich eröffnet wurde, entwickelte sich zu einem Zentrum des kulturellen, insbesondere des musikalischen Lebens der Hauptstadt. Die Einrichtung wurde von einer privaten Eisenbahngesellschaft betrieben. Der Besuch der Konzerte war kostenlos beziehungsweise im Fahrpreis inbegriffen. 1856 trat hier sogar der Walzerkönig Johann Strauß auf. Andere Berühmtheiten wie der Sänger Fjodor Schaljapin oder der Dirigent Sergej Prokofjew gaben sich hier die Klinke in die Hand. Der Besuch des Bahnhofs in Pawlowsk war in bestimmten gesellschaftlichen Kreisen St. Petersburgs bald ein »Muss«. Aufgrund des großen Zuspruchs wurde der Bahnhof mehrfach umgebaut und erweitert. 1870 fasste der große Saal bereits 3.000 Menschen, 1875 wurde in unmittelbarer Nachbarschaft noch ein eigenes Theater gebaut.

Wenngleich sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts eine Verbürgerlichung des Publikums in Pawlowsk beobachten ließ, blieben die Eisenbahnfahrt in die Zarenresidenz und der Besuch des »musikalischen Bahnhofs« ein kostspieliger Spaß und ein Privileg der gesellschaftlichen Elite. Die fünf Züge, die 1838 zwischen St. Petersburg und Pawlowsk verkehrten, beförderten täglich nur 500 bis 1.000 Fahrgäste. Mit der Einbindung der Strecke in das wachsende Schienennetz des

Reiches veränderte sich im Laufe der Zeit jedoch das Publikum auf dem Zarskoje-Selo-Bahnhof in St. Petersburg. Unter die Mitglieder der feinen Gesellschaft, die sich auf die Reise zum sinfonischen Konzert nach Pawlowsk machten, mischten sich zunehmend Geschäftsreisende, Soldaten, Beamte und Bauern, die zur Arbeitssuche in die Stadt gekommen waren.

Der in den Jahren 1900 bis 1904 errichtete Neubau der Moskau-Windau-Rybinsk-Eisenbahn (Witebsker Bahnhof) war bereits für den Massenverkehr konzipiert. Um die Kollision von Menschenströmen zu verhindern, wurden ankommende und abfahrende Züge an getrennten Bahnsteigen abgefertigt. Zudem waren die Bahnsteige von Fern- und Vorortzügen räumlich voneinander getrennt. »Die zentrale Idee des Bahnhofs« war es, so erläuterte die Petersburger Zeitung *Nowoje wremja* (Die neue Zeit) am 2. August 1904 ihren Lesern, »Gedränge und sich begegnende Menschenströme zu vermeiden.« (*Novoe vremja*, 2.8.1904, zit. nach Bogdanov 2004, 51). Diese Maßnahmen waren angemessen für einen großstädtischen Bahnhof, der im Jahr 1913 bereits von 20.000 bis 24.000 Fahrgästen pro Tag passiert wurde. Zu diesem Zeitpunkt hatte sich der Terminus »woksäl« in der russischen Sprache längst als Bezeichnung einer Eisenbahnstation im heutigen Sinne etabliert.

St. Petersburg glich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einer »Stadt der Migranten« (Bohn 2004, 130). Zwischen 1869 und 1910 wuchs die Bevölkerung von 687.000 auf circa 1,9 Millionen Menschen an. Dieser gewaltige Anstieg der Population lässt sich vor allem auf den Zuzug von Bauern aus den Gebieten Zentral- und Nordwestrusslands zurückführen, die in Petersburger Fabriken und im Baugewerbe ein neues Auskommen suchten. Die meisten der bäuerlichen Zuwanderer, die in der Reichshauptstadt ihr Glück versuchten, nahmen auf einem der Petersburger Bahnhöfe ersten Kontakt mit ihrer neuen Heimat auf. Die prunkvoll gestalteten Eisenbahnpaläste der Kapitale wurden zunehmend vom einfachen Volk in Besitz genommen. Auf dem Warschauer Bahnhof reisten im Jahr 1912 bereits über 90 Prozent der Fahrgäste dritter Klasse. Dies kann angesichts des Anteils des Bauernstandes von annähernd 70 Prozent an der allgemeinen Stadtbevölkerung im Jahr 1910 nicht weiter erstaunen.

Belebt wurde der Verkehr auf den Petersburger Bahnhöfen auch durch eine hohe saisonale Fluktuation der Bevölkerung. Bis zu den Agrarreformen von Ministerpräsident Stolypin zu Beginn des 20. Jahrhunderts blieb ein Großteil der Bauern, die zur Arbeitssuche in die Stadt gekommen waren, rechtlich und ökonomisch an die Umverteilungsgemeinden in ihrer Heimat gebunden. In den Sommermonaten fuhren sie zu Tausenden zurück aufs Land, um ihre Felder zu bestellen. Im Gegenzug zogen im April und Mai Saisonarbeiter auf die zahlreichen Baustellen der Stadt. Im August und September folgten die Studenten, die bis zum Ende des Studienjahres im Mai in Petersburg blieben. Die Eisenbahn

brachte das gesamte Land im wortwörtlichen Sinne »in Bewegung«. Davon war in einem besonderen Maße die Hauptstadt des Imperiums betroffen. 1896 pas- sierten bereits circa neun Millionen Passagiere die fünf Petersburger Bahnhöfe. Ein Drittel davon bevölkerte die Bahnsteige des Baltischen, circa 1,7 Millionen Fahrgäste die Wartesäle des Moskauer Bahnhofs. Das Schlusslicht bildete mit weniger als einer Million Fahrgästen der Warschauer Bahnhof.

Die Struktur öffentlicher Räume

Die Bahnhöfe der »Bauernmetropole« (Bohn 2004, 125) und Residenzstadt St. Petersburg waren von Anbeginn öffentliche Orte im klassischen Sinne des Wortes. Sie standen dem Adeligen, der sich auf die Reise zu seinem Landgut machte, ebenso offen wie dem Bauern, den es im Sommer auf die Felder zog. Hier kreuzten sich die Wege von Geschäftsleuten aus Nischnij Nowgorod mit jenen orthodoxer Pilger in das Kiewer Höhlenkloster. Hier trafen jüdische Unter- nehmer aus den westlichen Gouvernements auf Kleinhändler tatarischer Ab- stammung. Das System der Eisenbahn schuf auf den ersten Blick einen egalitären Verkehrsraum, der es Menschen unterschiedlicher ethnischer und sozialer Her- kunft erlaubte, sich mit gleicher Geschwindigkeit von einem Ort zum anderen zu bewegen. Der Mikrokosmos der Bahnhöfe entwickelte sich zu einem facetten- reichen Spiegel der Ständegesellschaft des russischen Vielvölkerreiches.

Bei näherer Betrachtung relativiert sich jedoch das Bild des großstädtischen Bahnhofs als Ort der inter-sozialen und inter-ethnischen Vergesellschaftung. Wie vergleichbare Gebäude in anderen Städten und Ländern auch, waren die Kopfbahnhöfe in St. Petersburg vom Prinzip klarer sozialer Segregation geprägt. Dem Reisen mit der Eisenbahn in Waggons unterschiedlicher Klassen entsprach auf den Bahnhöfen das Warten und die Verköstigung der Passagiere in sepa- rierten Bereichen. Fahrgäste erster und zweiter Klasse genossen das Privileg grö- ßerer und schönerer Wartesäle. Passagiere dritter beziehungsweise vierter Klasse hatten die Zeit bis zur Abfahrt ihrer Züge in davon klar getrennten Räumen zu überbrücken. Ein Reglement aus den 1870er Jahren sah vor, dass jedem Fahrgast dritter Klasse im Wartesaal eines Bahnhofs 1,08 bis 1,45 Quadratmeter zur Ver- fügung stehen mussten. Passagiere der ersten und zweiten Klasse hatten dagegen Anrecht auf 3,4 bis 4,35 qm Warteraum. Diese Zahlen dienten Architekten bei der Planung neuer Bahnhofsbauten als Richtschnur. Das Problem der unglei- chen Raumverteilung in den Wartesälen verschärfte sich jedoch noch durch den überproportionalen Zuwachs der Passagierzahlen dritter und vierter Klasse im Zeitalter der Urbanisierung und Industrialisierung. Die Planer des 1900 bis 1904

errichteten Witebsker Bahnhofs gingen beispielsweise noch davon aus, dass auf einen Fahrgast erster und zweiter Klasse nur zwei bis drei Passagiere dritter Klasse kämen. In Wirklichkeit reisten zu Beginn des 20. Jahrhunderts auf einigen der Petersburger Bahnhöfe bereits 90 Prozent der Fahrgäste dritter Klasse. Die Kapazitäten der Bahnhöfe waren für einen solchen Ansturm der niederen Stände nicht ausgelegt. Der Glanz der Lüster und Spiegel in den repräsentativen Bahnhofsbauten wurde zunehmend durch das Gedränge und die kritischen hygienischen Verhältnisse in den Wartesälen der »Holzklasse« konterkariert.

Fahrgäste der ersten und zweiten Klasse genossen in ihren Wartesälen nicht nur mehr Freiraum, sondern auch mehr Komfort. Während die Aufenthaltsbereiche der Reisenden dritter Klasse lediglich mit Holzbänken und Tischen, einer Ikone, einem Fahrplan, einem Thermometer, Beleuchtung, einem Trinkwasserbehälter und einem Beschwerdebuch ausgestattet sein mussten, gehörte in den Sälen der höheren Klassen zudem eine Wanduhr, eine Streckennetzkarte des Reiches, gepolsterte Sessel, eine Trinkwasserreinigungsmaschine sowie ein Aschenbecher und ein Spucknapf zum obligatorischen Mobiliar. Im Peterhofer (Baltischen) Bahnhof wurden den Wartenden der oberen Gesellschaftsschichten zudem Zeitungen und Zeitschriften zur Lektüre angeboten. »Ausstattung und Mobiliar der Säle lassen keine Wünsche offen!«, jubelte die Petersburger Presse zur Eröffnung des Bahnhofs am 21. Juli 1857 (*Sankt Peterburgskie vedomosti*, 27.7.1857, zit. nach Bogdanov, 2004, 157). Dabei hatte der Korrespondent gewiss vor allem die Säle der teuren Klassen im Blick.

Einen eigenständigen Bereich bildeten auf allen Petersburger Stationen die Gemächer und Kabinette der Zarenfamilie. Bereits der Zarskoje-Selo-Bahnhof von 1848 bis 1851 verfügte über ein eigenes Zimmer mit separatem Eingang für Nikolaus I. und seine Familie. 1900 bis 1902 entstand am Rande des Stationsgeländes nach Plänen des Architekten Brschosowskij sogar ein eigenes Bahnhofsgelände, ein »Kaiserlicher Pavillon«, für die Herrscherfamilie. Ungestört vom Alltagsbetrieb des Witebsker Bahnhofs verkehrten von hier die prunkvollen Salonzüge, die den Zaren auf einem eigenen Gleis in die Sommerpaläste von Zarskoje Selo, Pawlowsk und Gatschina brachten.

Petersburger Bahnhöfe waren seit Anbeginn Orte mit einer »gesteigerten Intensität städtischen Lebens« (Leving 2004, 89). Sie vereinten unter einem Dach nicht nur Fahrkartenkassen, Wartesäle, Kantinen, Restaurants und Gepäckabfertigung, sondern zur Grundausstattung eines städtischen Bahnhofs zählten außerdem Post- und Telegrafämter, Zeitungskioske sowie ein Posten der Eisenbahngendarmerie. In einigen Stationen waren auch ein Friseursalon, eine Apotheke, ein Feldscher- beziehungsweise Arzt-Zimmer oder ein kleines Krankenhaus untergebracht. In den nichtöffentlichen Räumlichkeiten arbeitete die Eisenbahn-

und Bahn­hofs­ver­wal­tung. Zum Teil wohnten auch Bedienstete der Gesellschaften in den Räumlichkeiten der Station.

Das Leben auf dem großstädtischen Bahnhof unterlag einem strengen rechtlichen Reglement, über dessen Einhaltung eine eigens geschaffene Eisenbahnpolizei wachte. Bahnhöfe waren somit auch Orte einer neuen Form sozialer Disziplinierung. In den ersten Monaten des Betriebs der Strecke von St. Petersburg nach Moskau mussten Passagiere beispielsweise beim Fahrkartenkauf eine schriftliche Bestätigung der Polizei vorlegen, dass einer Fernreise keine polizeilichen Gründe entgegenstehen. Ab Dezember 1851 reichte die Vorlage einer gewöhnlichen Meldebescheinigung. Die Mobilität blieb für die Masse der Untertanen des russländischen Kaisers jedoch in hohem Maße eingeschränkt. Jeder Fahrkartenkauf musste von Schalterbeamten in entsprechenden Büchern registriert werden. In den Bahnhöfen selbst galten Vorschriften, die in manchen Punkten an den Verhaltenskodex von Sakralbauten erinnerten. So hatten zum Beispiel Männer beim Betreten des Moskauer Bahnhofs die Hüte abzunehmen. Eine Geste, die den Menschen vermutlich Ehrfurcht vor der Institution des Bahnhofs einflößen sollte. Es scheint nicht ausgeschlossen, dass diese Regel von russischen Passagieren auch eingehalten wurde. Die Gewohnheit vieler Fahrgäste, sich vor dem Besteigen eines Zuges zu bekreuzigen, lässt auf ein respekt- und vielleicht sogar ehrfurchtvolles Verhältnis gegenüber dem neuen Verkehrsmittel Eisenbahn schließen.

Schaufenster der Macht

Bereits im 19. Jahrhundert waren die Bahnhöfe St. Petersburgs weit mehr als nur funktionale Relais zwischen dem städtischen Verkehrssystem und dem Netz der Eisenbahn. Sie dienten ihren Betreibern und dem jeweiligen politischen System auch als Orte der Repräsentation und als Schaufenster der Macht. Die namhaftesten Architekten des Landes beteiligten sich an den Wettbewerben und Planungen der aufwändigen Gebäudekomplexe. Konstantin Ton, der Erbauer der ersten zwei Passagierstationen des Zarskoje-Selo- und des Moskauer Bahnhofs, zeichnete auch für die Christ-Erlöser-Kathedrale und den Großen Kreml-Palast in Moskau verantwortlich. Stanislaw Brschosowskij, der zwischen 1900 und 1904 den Witebsker Bahnhof und den benachbarten Zarenpavillon schuf, zählte zu den Meistern des »neuen Stils« in der russischen Architekturszene der Jahrhundertwende. Die palastartigen Bahnhofsbauten wurden bereits von Zeitgenossen als Symbole einer neu anbrechenden Zeit und als gebaute Manifestation der Zugehörigkeit St. Petersburgs zur Familie der europäischen Hauptstädte gelesen. Nicht zufällig nahm

Alexander Krakau beim Entwurf des Baltischen Bahnhofs Bezug auf die Architektur des Pariser Gare de l'Est. Stanislaw Brschosowskij ließ sich bei den Planungen des Witebsker Bahnhofs von den Jugendstilbauten des Wiener Architekten Otto Wagner inspirieren. Die Petersburger Feuilletonisten zeigten sich begeistert: »Der Bahnhof ist in der Tat gewaltig, ganz und gar europäisch und bislang einzigartig in Russland. [...] Das neue Gebäude [...] ist der Hauptstadt würdig.« (*Novoe vremja* vom 2.8.1904, zit. nach Bogdanov 2004, 51).

Zunächst trugen die Petersburger Kopfbahnhöfe Namen, die sowohl auf ihre Eigentümer als auch auf die von ihnen bediente Bahnstrecke verwiesen. Der Zarskoje-Selo-Bahnhof beispielsweise war im Besitz der gleichnamigen Eisenbahngesellschaft und diente als Startpunkt für Reisen in die Zarenresidenz im Süden der Stadt. Mit dem Ausbau der Strecken und deren Anbindung an die Verkehrsnetze anderer Gesellschaften wechselten die Bahnhöfe jedoch wiederholt ihre Namen: So wurde im Jahre 1859 aus dem »Peterhofer« der »Oranienbaum-Bahnhof«, der 1872 wiederum in »Baltischer Bahnhof« umbenannt wurde. Die Benennungen der Stationen spiegelten so die fortschreitende Vernetzung der Hauptstadt mit immer weiter entfernten Regionen des Imperiums und die Entstehung eines eigenständigen russländischen Verkehrsraums wider. Einstmals fernab gelegene Städte wie Warschau, Witebsk oder Moskau band man so auch symbolisch enger an das peripher gelegene politische Zentrum an. Neue räumliche Bezüge wurden auch mit Hilfe der Ausschmückung der Bahnhofsbauten hergestellt. Die Fassade des 1904 eingeweihten Bahnhofs der Moskau-Windau-Rybinsk-Eisenbahn schmückten beispielsweise nicht nur die Wappen der Städte St. Petersburg und Witebsk. Zum Bildprogramm des monumentalen Gebäudes zählen auch Ansichten der Peter-und-Pauls-Festung und des Hafens von Odessa. Auf diese Art schuf der Bahnhof optische Verbindungen von der Ostsee zum Schwarzen Meer und leistete seinen Beitrag zur symbolischen Integration des Russischen Reiches auf den mental maps der hauptstädtischen Bevölkerung.

Das symbolische Potential der Bahnhöfe erschöpfte sich jedoch nicht in der geografischen Dimension. Die Betreiber der Eisenbahn erkannten bald, dass es sich bei den Stationen der Hauptstadt um symbolische Orte erster Güte handelte. Bahnsteige, Wartesäle, Bahnhofshallen und Vorplätze wurden nicht nur tagtäglich von Tausenden von Menschen durch- und überquert. An Bahnhöfen traten Neuankömmlinge auch zum ersten Mal in Kontakt mit der Hauptstadt. Hier waren sie den ersten Eindrücken der Metropole ausgesetzt. An diesem Ort konnte sich auch die Reichsregierung dem Besucher in hervorragender Weise präsentieren.

Die erste Station, die dezidiert als Schaufenster der Macht und imperialer »Erinnerungsort« genutzt wurde, war der Moskauer Bahnhof. Kurz nach dem Tod von Nikolaus I. im Jahr 1855 wurde die unter seiner Regentschaft gebaute

Eisenbahnlinie von Petersburg nach Moskau in »Nikolaj-Bahn« umgetauft. In Erinnerung an die Verdienste des Zaren erhielt auch das Gebäude am Snamenskaja Platz den Namen »Nikolaj-Bahnhof«. Beachtenswerterweise vergingen mehr als fünf Jahre nach dem Sturz des ancien régime, ehe die Bolschewiki diesem Ort ihren symbolischen Stempel aufdrückten und ihn 1923 in »Oktober-Bahnhof« umbenannten. Die heutige Bezeichnung »Moskauer Bahnhof« stammt aus den 1930er Jahren.

Die Bolschewiki verstanden es, die Bahnhofsbauten Leningrads auch noch auf subtilere Art und Weise als Orte programmatischer Erinnerung zu nutzen. Dies trifft insbesondere auf den Finnländischen Bahnhof zu, der in der symbolischen Stadtopographie der Kommunisten einen zentralen Platz einnahm. Am Finnländischen Bahnhof stieg am 3. April 1917 Wladimir Lenin aus dem plombierten Zug, der ihn nach Jahren der Emigration aus der Schweiz in das revolutionäre Petrograd gebracht hatte. Hier erklimmte er den später als Reliquie der Revolution verehrten Panzerwagen und hielt seine erste programmatische Rede auf russischem Boden. Im offiziellen Narrativ der Bolschewiki symbolisierte jener 3. April den Anfang vom Ende der verhassten provisorischen Regierung. Der Finnländische Bahnhof war seit diesem Tag eng mit der Erinnerung an die kommunistische Machtergreifung verknüpft. Bereits 1924, kurze Zeit nach dem Tod des Führers der Bolschewiki, wurde das Areal vor dem Bahnhof in »Platz des Genossen Lenin« umbenannt. Seit Ende der zwanziger Jahre hieß er schlicht »Lenin-Platz«. Als sich nach dem Zweiten Weltkrieg die Notwendigkeit ergab, das zerstörte Gebäude des Finnländischen Bahnhofs durch einen Neubau zu ersetzen, entschied man sich, diesen als großes Denkmal für den Roten Oktober zu gestalten. Bis heute erinnern 17 mit Reliefs verzierte Fenster der Fassadenfront an den bolschewistischen Umsturz. Das Zentrum bildet eine Fensteröffnung, geschmückt mit einer Allegorie der Revolution.

Im Zuge der Umbenennung des Vorplatzes am Finnländischen Bahnhof im Jahre 1924 fiel auch der Entschluss, an diesem Ort ein monumentales Lenin-Denkmal zu errichten. Die Statue wurde schließlich am 7. November 1926, dem neunten Jahrestag der Oktoberrevolution, eingeweiht. Mit diesem Denkmalsprojekt knüpften die neuen Machthaber in gewisser Hinsicht an die Symbolpolitik des verhassten Zarenregimes an. Bereits die Romanows hatten die Vorplätze der Petersburger Bahnhöfe als idealen Standort für Herrschermonumente entdeckt. Das erste Zarendenkmal auf einem Bahnhofsvorplatz wurde im Jahr 1904 zu Ehren Nikolaus' I. vor dem Witebsker Bahnhof eingeweiht. Fünf Jahre später folgte das kolossale Monument für Alexander III. auf dem Snamenskaja Platz am Moskauer Bahnhof, das erstaunlicherweise bis 1937 an diesem Ort verblieb (→ Sittler, Röttjer).

Die Bolschewiki setzten die Symbolpolitik der vorrevolutionären Zeit nicht nur auf dem Vorplatz des Finnländischen Bahnhofs fort. 1949 wurde Lenin auch vor dem Warschauer Bahnhof mit einem Denkmal geehrt. In dasselbe Jahr fällt die Einweihung eines Stalin-Denkmal auf dem Vorplatz des Baltischen Bahnhofs. Den Vorplatz des Moskauer Bahnhofs ziert seit 1985 ein gewaltiger, mit einem Sowjetstern gekrönter Marmor-Obelisk. Lenin war bereits zum fünfzigsten Jahrestag der Revolution im Jahr 1967 als monumentale Büste in die Schalterhalle des ehemaligen »Nikolaj-Bahnhofs« eingezogen. Das Denkmal, das auf seinem viereinhalb Meter hohen Sockel nicht zu übersehen war, fungierte jahrelang als beliebter Treffpunkt für Reisende und Bewohner der Stadt. Man verabredete sich schlicht »bei Lenin« am Moskauer Bahnhof. Seit 1993 grüßt von dieser Stelle eine Büste Peters des Großen die Besucher der Stadt.

Neue städtische Zentren

Wie in anderen europäischen Metropolen wurden auch in St. Petersburg die Bahnhöfe am Rande des Stadtzentrums gebaut. Ausschlaggebend dafür waren in erster Linie die vergleichsweise niedrigen Grundstückpreise an der Peripherie. Wenngleich der Flächenverbrauch eines Kopfbahnhofes etwas geringer ausfiel als der einer Durchgangsstation, erforderten auch in Petersburg die Errichtung von Gleisanlagen, Stellwerk, Depots und Bahnhofsgebäuden Areale von gigantischem Ausmaß. Die Suche nach dem idealen Ort eines großstädtischen Bahnhofs glich der Quadratur des Kreises. Einerseits wurde ein großer, möglichst unbebauter Grund zu günstigen Preisen benötigt. Andererseits sollte die geplante Passagierstation möglichst verkehrsgünstig und zentral gelegen sein. Das Resultat war in den meisten Fällen ein Kompromiss. Der erste Bahnhof St. Petersburgs, die Zarskoje-Selo-Station, sollte ursprünglich nach dem Willen ihres Erbauers Franz Anton von Gerstner am Ufer der Fontanka, nahe der Obuchowskij-Brücke (→ Karte 6) errichtet werden, dort, wo heute der Moskauer Prospekt den Kanal kreuzt. Der Erwerb des entsprechenden Grundstücks scheiterte jedoch an der Weigerung des Besitzers, das Areal an die private Eisenbahngesellschaft zu verkaufen. Eine Alternative konnte mit Unterstützung der Reichsregierung am Sagorodnyj Prospekt gefunden werden. Das Gelände zwischen Wwedenskij-Kanal und den Kasernen der Leibgarde des Semjonow-Regiments wurde der Gesellschaft zu einem ermäßigten Preis überlassen. Die Nähe der Wasserverbindung zwischen Fontanka und Obwodnyj Kanal ermöglichte nicht nur die Verladung von Frachtgut von der Schiene auf das Schiff. Auch mit Blick auf den hohen Wasserverbrauch der Dampflokomotiven war die Lage eines Bahnhofs in Ufer-

nähe von großem Vorteil. Alle Petersburger Stationen wurden in der Nähe einer der zahlreichen Petersburger Kanäle errichtet. Einige Stationen verfügten sogar über ein eigenes kleines Hafenbecken. Während die Wasserwege zum Moskauer, Finnländischen und zum Witebsker Bahnhof mittlerweile zugeschüttet sind, lässt sich die Anbindung des Baltischen und des Warschauer Bahnhofs an das Petersburger Wasserstraßensystem noch heute gut nachvollziehen.

Viele Menschen klagten darüber, dass die Petersburger Kopfbahnhöfe außerhalb der Stadtmitte errichtet worden waren. Für die Reisenden war es mühsam, die Stationen zu erreichen, beziehungsweise von den Bahnhöfen in das Zentrum zu gelangen. Die periphere Lage der Gebäude war jedoch nicht von langer Dauer. Im Zuge des Wachstums der Stadt entwickelten sich die Stationen nicht nur zu neuen Mittelpunkten urbanen Lebens. Hier entstanden auch die wichtigsten Knotenpunkte des in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aufkommenden öffentlichen Nahverkehrs. Besonders gut lässt sich diese Entwicklung am Moskauer Bahnhof beobachten. Bei der Suche nach geeignetem Baugrund für die Eisenbahnstation wurde der Ingenieur und spätere Verkehrsminister Pawel Melnikow in den 1840er Jahren an der Kreuzung der alten Handelsstraße aus Nowgorod mit dem Newskij Prospekt (→ Karte) fündig. Der designierte Bauort erfüllte alle Voraussetzungen: Er war an wichtigen Straßen der Stadt gelegen. Das Terrain war noch weitgehend unbebaut. Nur wenig bestehende Bausubstanz musste für den Neubau abgerissen werden. Zudem kreuzten die geplanten Gleise keine wichtigen Zufahrtswege. Lediglich der Obwodnyj Kanal im Süden musste von Gleisen überbrückt werden. Der Moskauer Bahnhof wurde zwischen 1844 und 1851 am Knick des Newskij Prospektes errichtet, wo die Magistrale der Stadt auf den Ligowskij-Kanal traf. Das Gebäude gab den Anstoß, auch für den Vorplatz einen eigenen Bebauungsplan zu entwickeln. Nach Plänen des Architekten N. E. Jefimow entstand hier ein trapezförmiger städtischer Freiraum, der einer der wichtigsten Plätze und Verkehrsknotenpunkte der Stadt werden sollte. Am Snamenskaja Platz (→ Sittler), dessen Namen sich von der gleichnamigen Kirche am nordwestlichen Rand des Areals ableitete, siedelten sich in den Jahren nach Inbetriebnahme des Bahnhofs zahlreiche Geschäfte, Restaurants und Hotels an. 1847 wurde hier das Hotel »Snamenskaja« eröffnet, das 1860 in »Sewernaja« (»Nord-Hotel«) umbenannt wurde und bis heute – als »Hotel Oktjabrskaja« – zu den großen Herbergen St. Petersburgs zählt. Am Vorplatz des Nikolaj-Bahnhofs startete im Jahr 1863 die erste Petersburger Pferdebahn, die Fahrgäste von der Eisenbahnstation den Newskij Prospekt hinunter bis zum Schlossplatz beförderte. Anfang des 20. Jahrhunderts verkehrte ein Drittel aller Pferdebahnen St. Petersburgs von einem Ort in unmittelbarer Umgebung des Snamenskaja Platzes aus. 1907 begann hier auch die erste elektrische Straßenbahnlinie. 1955 feierte an der selben

Stelle die Leningrader Bevölkerung die Eröffnung der ersten U-Bahn-Linie der Stadt (→ Ohlrogge).

Mit der Errichtung des Moskauer Bahnhofs wandelte sich der Newskij Prospekt von einer beschaulichen Flaniermeile in eine pulsierende Verkehrsader. An kaum einem anderen großstädtischen Bahnhof lässt sich so gut zeigen wie hier, in welchem Maß die Eisenbahn das urbane Gefüge einer Metropole umgestaltete, und wie eine ehemals peripher gelegene Station die Entstehung eines neuen städtischen Mittelpunktes bewirkte.

Bahnhöfe in Revolution und Krieg

Mit zunehmender Integration der Bahnhöfe in den Verkehrsraum der Großstadt wuchs auch die Abhängigkeit ihrer Bewohner vom reibungslosen Ablauf des Güter- und Personentransports über die Schaltstellen der Eisenbahn. Zum einen zeigte sich diese Dependenz im Machtzuwachs der auf der Eisenbahn beschäftigten Menschen, die für die Durchsetzung eigener politischer Ziele die ehernen Lebensadern der Stadt kappen und so den Verkehr zum Erliegen bringen konnten. Zum anderen avancierten die großstädtischen Bahnhöfe im Krieg zu hervorragenden strategischen Zielen. Sie galt es für die Evakuierung der eigenen Bevölkerung und für den Transport von Truppen zu schützen. Sie gehörten zu den neuralgischen Punkten, auf die sich insbesondere im Zweiten Weltkrieg die gegnerischen Luftangriffe konzentrierten.

Die strategische Bedeutung der Petersburger Bahnhöfe und vor allem der neuen Gruppe der »Eisenbahner« zeigte sich erstmals in aller Deutlichkeit während der ersten russischen Revolution im Jahre 1905. Auch wenn die große Masse der Eisenbahner erst relativ spät in die revolutionären Geschehnisse eingriff – am Gelingen des Generalstreiks im Oktober hatte ihr Auftreten doch einen maßgeblichen Anteil. Auch auf den Petersburger Eisenbahnstationen ruhten in der heißen Phase der Unruhen der Verkehr und die Kommunikation via Post und Telegraphie. Dies erhöhte den Druck auf Kaiser Nikolaus II., im so genannten Oktobermanifest der Bevölkerung die Einführung von Grundrechten, die Einberufung einer Volksvertretung und das allgemeine Wahlrecht zu versprechen. Allerdings hatten die Bediensteten der Bahn vor allem ökonomische Interessen verfolgt. Ihr Anliegen war nicht der Sturz des Zarenregimes, sondern die Verbesserung ihrer Arbeits- und Lebensverhältnisse.

Auch für den politischen Umsturz der Bolschewiki im Oktober 1917 waren die Petersburger Bahnhöfe von zentraler Bedeutung. In seinen Strategiepapieren hatte Lenin die Telefon- und Telegrafiezentrale sowie Bahnhöfe und Brücken als

jene neuralgischen Punkte der Stadt benannt, die es galt, um jeden Preis zu besetzen. Die Stellung der provisorischen Regierung war bereits durch einen Eisenbahnerstreik im Herbst 1917 äußerst geschwächt. Seit dem 15. Oktober war die Lebensmittelversorgung der Hauptstadt weitgehend unterbrochen. Der Zusammenbruch des Eisenbahnverkehrs spielte den Kommunisten in die Hände. Schon am 23. Oktober gelang es dem Militär-Revolutionären-Komitee unter der Führung Trotzkijs, auf dem Warschauer Bahnhof einen eigenen Kommissar zu installieren. In der Nacht vom 24. auf den 25. Oktober brachten Rotgardisten schließlich die fünf städtischen Bahnhöfe unter ihre Kontrolle. Auf allen Bahnhöfen setzten die Bolschewiki Kommissare ein, die für den Schutz der Gebäude sorgten und durch Manipulation des Verkehrs in das revolutionäre Geschehen eingriffen.

Die provisorische Regierung unter Alexander Kerenskij hatte die strategische Bedeutung der Eisenbahnen offenbar verkannt. Erst um zwei Uhr nachts am 25. Oktober wurden Hilfstruppen vom Hauptquartier in Mogiljow in die bedrohte Hauptstadt beordert. Zu diesem Zeitpunkt hatten die Bolschewiki die Macht auf der Eisenbahn längst an sich gerissen und so die Stadt von der Außenwelt isoliert. Mit Hilfe des modernen Verkehrsmittels gelang es dem Militär-Revolutionären-Komitee, loyale Truppen nach Petrograd zu lenken und strategisch wichtige Eisenbahnknoten zu besetzen.

Der Zweite Weltkrieg und die neunhundert Tage währende Blockade Leningrads durch die Truppen der deutschen Wehrmacht brachte auch das Leben auf den Kopfbahnhöfen der Stadt weitgehend zum Erliegen. Bevor sich im Herbst 1941 der Ring der Blockade um die Stadt geschlossen hatte, gelang einem Teil der Bevölkerung noch die Flucht über Evakuierungspunkte auf dem Moskauer und dem Finnländischen Bahnhof. Während der Belagerung blieb der Finnländische Bahnhof für die eingeschlossene Bevölkerung die letzte Hoffnung und bescheidene Verbindung zur Außenwelt. Hier begann die erste Etappe der »Straße des Lebens«, die einem kleinen Bruchteil der Bevölkerung die Flucht in das unbesetzte Hinterland und in Gegenrichtung spärliche Transporte von Versorgungsgütern in die belagerte Stadt ermöglichte (→ Ganzenmüller). Um auch diese letzte Außenverbindung Leningrads zu kappen, wurde der Finnländische Bahnhof am 8. September 1941 Ziel eines groß angelegten deutschen Luftangriffes. Trotz der umfassenden Zerstörung gelang es jedoch, den Bahnbetrieb für die »Straße des Lebens« in begrenztem Maße aufrecht zu erhalten. Als am 7. Februar 1943 der erste Zug aus dem Hinterland in den Finnländischen Bahnhof einlief, wurde dies euphorisch auch als zweite Geburtsstunde der Leningrader Bahnhöfe gefeiert.

Literatur und Quellen

- Bogdanov, Igor Alekseevič (2004): *Vokzaly Peterburga*, St. Petersburg.
- Bohn, Thomas (2004): St. Petersburg/Leningrad – Bauernmetropole und industrielle Großstadt. In: *Ein europäisches Russland oder Russland in Europa? – 300 Jahre St. Petersburg*. Hg. v. Helmuth Hubel u.a., Baden-Baden, S. 125ff.
- Leving, Jurij (2004): *Vokzal – Garaž – Angar. Vladimir Nabokov i poëtika russkogo urbanizma*, St. Petersburg.
- Pethybridge, Roger (1972): *The Spread of the Russian Revolution*, London 1972.
- Punin, A. L. (1990): *Architektura Peterburga serediny XIX veka*, Leningrad.
- St. Petersburg (1900): *Ėnciklopedičeskij slovar'*, hg. v. F. A. Brokgauz und I. A. Efron, Bd. 28, St. Petersburg, S. 291ff.
- Schenk, Frithjof Benjamin (2005): Imperiale Raumerschließung. Beherrschung der russischen Weite, in: *Osteuropa* H. 3, S. 33ff.
- Uvarova, E. D. (2000): Vokzaly, sady, parki, in: *Razvlekatel'naja kul'tura Rossii XVIII–XIX vv. Očerki istorii i teorii*, red. sost. E. V. Dukov, St. Petersburg.
- Vasil'ev, Evgenij V./ Ščetinin, Nikolaj N. (1967): *Architektura železnodorožnych vokzalov*, Moskau.
- Zimmermann, Clemens (2000): St. Petersburg. Fenster nach Europa, in: ders.: *Die Zeit der Metropolen. Urbanisierung und Großstadtentwicklung*, Frankfurt/M. 2. Aufl., S. 72ff.